



高岡 ハイブリッド・トラム ”「ハイ！トラム」走行

撮影
善光
孝



関連記事
2～5ページ

活動報告

- 7月 16日 ROBA7月例会・理事会
- 26～27日 中部地区路面電車サミット(高岡)
- 29日 カーフリーデー第1回実行委員会
- 29日 CFD・ROBA企画委員会
- 31日 CFD・福井JCとの打合せ
- 8月 5日 秋の収穫祭・ROBA協働説明会
- 7日 福井市地域生活交通活性化会議
- 20日 ROBA8月例会・理事会

今後の予定

- 8月21日(木)カーフリーデー第2回実行委員会
- 9月7日(日)まちフェス
- 16日(土)～19日(火)
モビリティ・ウィークパネル展 県庁1F・市役所1F
- 17日(水)ROBA9月例会・理事会
- 20日(土)～21日(日)
カーフリーデーふくい2014 県庁線

照ちゃんの独書感想文

リニア新幹線 ～巨大プロジェクトの「真実」～
橋山禮治郎 集英社新書

最高時速500キロ。東京・大阪1時間。全区間7割が地下走行。遠隔操作で運転手不在。乗り換えは不便で、安全対策も環境対策も穴だらけ。中間駅建設は地元負担。新幹線の3～5倍の電力消費。あなたは乗りたいですか？こんなリニアに。私は乗りたくない。

「リニア導入は国家百年の愚作」とこきおろすだけではなく、JR東海がリニア方式を断念し、新幹線方式での計画変更する場合の手順も書かれている。又、未来の鉄道形態としてLRTの導入・普及にもふれられている。

ドイツでは原発もリニア計画も熟慮の結果、撤退する決断をした。福島第一原発の汚染水処理に苦労している姿を見るにつけ、後退することの難しさを写し出している。

変集長

高岡特派員 報告 “ハイブリッド・トラム” 「ハイ！トラム」

富山の“ハイ・ぶりっ子”善光です。今回は高岡で走った“ハイブリッド・トラム”「ハイ！トラム」の話題をお届けします。

ハイ！トラムは、公益財団法人、鉄道総合技術研究所「鉄道総研」が開発した試験車両で、従来の架線からの集電だけではなく、車両に搭載した蓄電池(バッテリー)からも電源を取ることができ、非電化区間も走行可能です。そして、この車両が万葉線に7月1日に搬入され、同21日から、8月13日まで、高岡駅～越ノ瀨間を走行しました。一般の方の試乗もでき、多くの方が体験されました。先に行われた中部地区路面電車サミットでも試乗された方がおられると思います。今回、新幹線の開業や、豊かな海づくり大会のプレイベントとして実施されましたが、万葉線には非電化の城端線への乗り入れや、学園街への延伸構想もあり、導入の可能性も探ると言う目的も見え隠れします。

さて、「ハイ！トラム」体験記を少し。ハイトラムは台車(車輪)のある所以外が低床になっており、従来車に近い形のため、乗り心地は良い。歩行者や車の運転者らは興味深くこちらを見ていました。架線につけられた車両感知器で信号を制御するため、パンタグラフ(屋根上の集電装置)は上げたまま、架線と電池、両方の電源を使って走行します。どこからどれくらい電気の流れがあるか、電池の残量などは、車内のエネルギー表示画面で、常時見る事ができます。制動時(ブレーキをかけた時)は、電動機(モーター)を発電機にし(電気制動)、電池を充電します。そして信号制御のない、広小路～米島口間はパンタグラフを下げて走行します。屋根上を監視するモニターもあり、パンタグラフが下がっているのを車内からも確認できます。さて、電池だけの走行になります。走りはこれまでと全く変わりませんが、電池残量が少しずつ減っていきます。途中、無理を言って急制動をしてもらいました！電池残量が少し増えるのが見て取れます。この電池のみ走行は、東新湊～越ノ瀨間でも行われました。

総合的な感想として、技術的(理論的)にはある程度まではできている車両だと思います。ただ、導入に対しては、まだ問題点(課題)があり、各方面で解決策を模索されている事も分かりました。また、車両も両端部の高床部分は前面展望も利き、こども2人が楽しんでおりました。でも、このハイトラム君、日本中を走らせて幸せ者ですね。

次に、ハイトラムに関する疑問をQ&A形式で書いておきます。

ハイブリッド・トラム、Q&A

Q “ハイブリッド”って日本語で言うと？

A ずばり「雑種」または「混ぜ合わせたもの」。ハイブリッド・トラムって、「混ぜ合わせた鉄道車両」？ ここでは、電源が架線と電池と混ぜ合わせた

もの・・・になりますかね。自動車のプリースは、電気とガソリン。イノブタは、イノシシとブタのハイブリッド。

Q 車両価格は？

A ハイトラムは、松山市電の新型車をモデルにしていますが、基本、従来車両に、蓄電池価格と充放電制御装置、車両構造強化などの価格を加えたものになります。

Q 蓄電池（バッテリー）の価格は？

A ハイトラムに搭載されているもので、6～7000万円。
今後、量産化や技術開発で価格が安くなったり、逆に、さらに高性能なものが開発され、高くなったりもします。

Q 蓄電池（バッテリー）の重量は？

A 車両を使う路線の事情による蓄電池搭載数にもよりますが、ハイトラムの場合2トン程度。その他の必要機材も含め3トン程度。

Q 蓄電池（バッテリー）の寿命は？

A 使用条件にもよるが、8年を見えています。これは鉄道車両の大掛かりな検査が8年ごとである事によるものです。

Q 蓄電池（バッテリー）の安全性は？

A 高速走行時における踏切等での衝突などでの蓄電池損傷に関しては、まだ不安はないとも言えず、現在、研究中。

Q 発電する事によるブレーキは、速度が落ちると効かなくなるのでは？ また充電装置の故障時もブレーキが利かないのでは？

A 発電ブレーキは、時速0.5km/hまで有効に効きます。超低速時や、蓄電池への充電が不能になった場合、つまり発生した電力を消費できなくなった場合（回生失効）などの時は、従来の路面電車のように空気制動（エアブレーキ）が作動するシステムになっており、安全に停車できます。

Q 蓄電池（バッテリー）だけでの走行可能距離は？

A これも使用条件によりますが、空調（冷暖房）を使わず、概ね50km。万葉線の場合、2往復になります。現実的に、空調は使いますし、電池が“カラ”になるまで走りませんから、半分程度の25km程度ですね。駅間が長く、障害も少ない鉄道線では、もちろん長くなります。

Q 途中駅や折り返し駅での停車中の急速充電量で走行できる距離は、どれくらい？

A 概ね、途中駅（乗降の多い主要駅）で60秒停車時では、5km走行分。折り返し駅で3分停車時では、7km走行分くらいの充電です。発熱対策などのため、1分あたり5kmとはなりません。

Q 従来車と比べ、どのくらい省エネなの？

A これも、どの車両と比べるかによって違ってきますが、概ね10～20%。古い車両がバンバン走る軌道線では30%もあり得るし、都会の近代化路線では効果がほとんどない事もあります。

Q 万葉線の線内（従来の架線）で急速充電はできるのか？

A 変電所や架線設備の容量などの関係で、できません。架線が溶けて切断したり、付近にいる電車が走行不能になったりするかも。

Q 急速充電所の建設費は？

A 普通の鉄道変電所と同じくらい。つまり2億円程度。

Q 急速充電に必要な時間は？

A “カラ”から“満”まで、理論的には10分程度ですが、蓄電池の発熱問題などがあり、急速充電時間は限られ、数分です。

Q 従来車のバッテリートラム化はできるのか？

A 絶対不可能・・・と言う事はないですが、重量物を積むため、車体の強化工事、全低床車の場合は重量バランス問題、搭載スペース問題があり、新規に作った方がいろんな面で有利。ほんの少しの距離の電池走行しか想定しない場合は、ありうるかも。

Q ハイブリッド・トラム導入の問題点や課題は？

A 架線工事が不要な事や、省エネルギー効果、路面走行の場合の架線を張らない事による景観向上、などのメリットを上回るだけのハイブリッド車の導入効果が期待できるかどうか。

理由1 車両価格が高価で、初期投資が大きい。

理由2 車両重量が大きくなり、線路維持費が増大。

理由3 蓄電池更新時の費用が大きい。

理由4 信号制御感知が架線から軌道回路になり費用増大。

理由4 非電化区間の急速充電設備の建設費が高額。

理由5 既存電化路線の延伸で非電化区間を作り、直通運転する場合、すべて（多く）の車両をハイブリッド車に置き換える必要があり、在来車が無駄（二重投資）になる。

Q ハイブリッド車の導入を進めるには？

A ハイブリッド車のメリットを最大限に活かした導入方法（手順）を検討する。

対策1 新線追加時、計画段階から既存線のハイブリッド車への置き換えを計画的に行い、初期投資の抑制を図る。

対策2 使用路線に合った蓄電池搭載数や車両規模を十分に検討して車両の設計を行い、費用と重量の抑制を図る。

対策3 新規建設の場合、道路以外は架線集電も検討に入れ、双方の利点を最大限に活かしながら費用低減をも図る。

参考資料

蓄電池のみでの走行時の、充電量（蓄電池残量）の変化

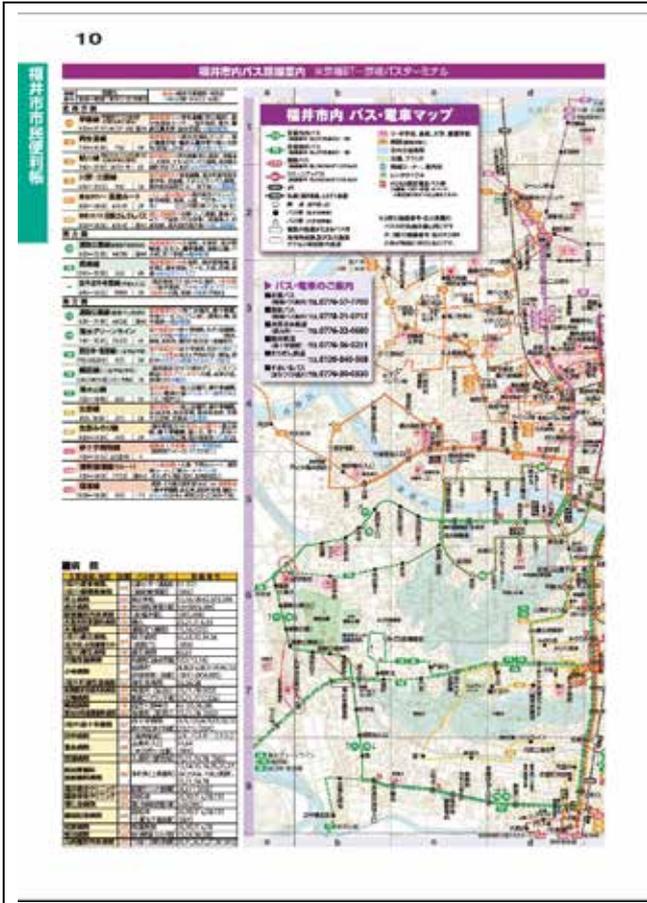
広小路～米島口（2.7 km）軌道線・併用軌道（路面区間）

32.2% 27.3% … 4.9%使用

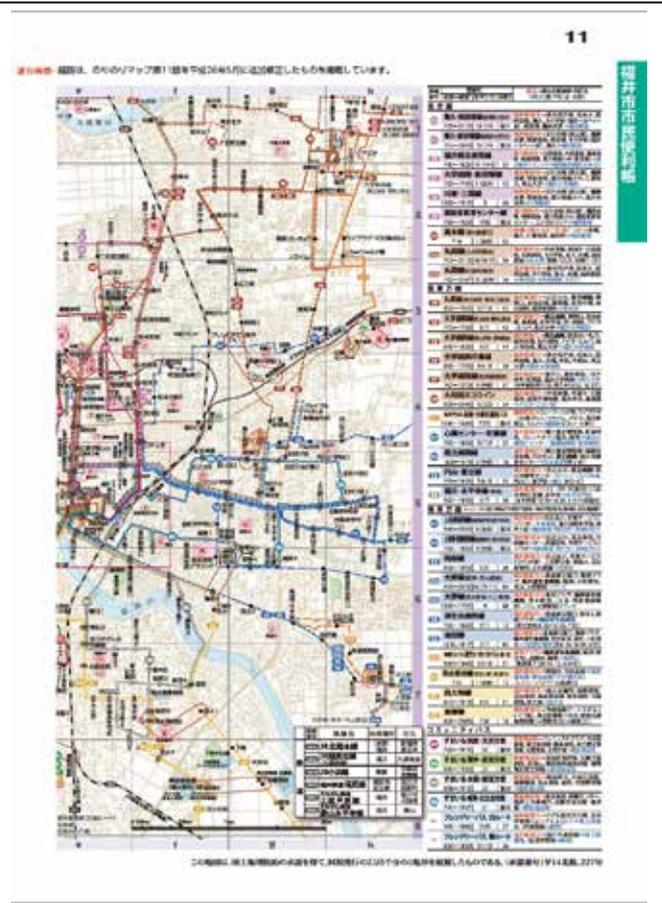
東新湊～越ノ瀧（0.7 km）鉄道線・新設軌道（専用区間）

31.6% 29.6% … 2.0%使用





福井市市民便利帳の10ページ



11ページ 福井市内バス・電車マップ見開き

第8回モビリティウィーク&カーフリーデーふくい2014開催予告 林 博

日程、会場が決定しました、今年も多数の参加よろしく。2014年9月16日(火)~21日(日)

・EMW&CFD2014テーマ:「Our Streets, Our Choice 私たちのみちは、私たちの選択で)」

【カーフリーデーふくい2014の概要】

9月16日(火)~9月19日(金) 「モビリティウィークふくい2014」

「モビリティウィーク&カーフリーデーパネル展」

- ・福井県庁1Fロビー: MW&CFDF & 福井県 県民カーセーブ運動パネル展
- ・福井市役所1Fロビー: MW&CFDF & 福井市 市民公共交通MM活動パネル展

9月20-21日(土日) 「カーフリーデーふくい2014」

(『J秋の収穫祭』への出展 福井県庁線外1線 カーフリーエリア)

テーマ:「クルマをにおいてホジロバ交通で街に出よう!」

- 「カーフリーデー本部:モビリティセンター」「市民交通MM教室」「バス電車でお出かけ」
- 「バスの乗り方教室」「バス電車グッズ販売」他

10月6日(日)CFDF2014(関連イベント)

(『まちフェス』への出展 福井駅前商店街電車通り カーフリーエリア)

- 「カーフリーデー本部:モビリティセンター」「市民交通MM教室」「バス電車でお出かけ」
- 「バス電車グッズ販売」他

路面電車サミット in 高岡報告

去る 7 月 26 日、高岡市高岡駅前ウイング・ウイング高岡 4 階、高岡市生涯学習センターホールにて、『路面電車サミット in 高岡』（第 13 回中部地区路面電車サミット）が開催されたのでご報告したい。今年 3 月、新しい高岡駅舎に万葉線が乗入れ、全国的に大きな関心を集めたこと、および高岡市を中心とする『ハイブリッドトラム実走事業実行委員会』が鉄道総合研究所の架線・バッテリーハイブリッドトラムを万葉線に走らせることになったことから、これを全国に情報発信するべく『中部地区』を表記せず『新幹線開業県民協働事業 路面電車サミット in 高岡』として開催することになったものである。

サミットでは、まずウェルカムステージにてシンガーソングライターの高橋涼子さんが『路面電車走れば』とオリジナル曲を披露。『路面電車走れば』ではバックで日本の路面電車が辿った普及—衰退—復活の歴史、これまでに各地で実施された施策の動画が放映され、路面電車サミットを盛り上げた。

開会の挨拶では、RACDA 高岡の島正範会長が、「16 年前に瀕死の状態であった万葉線は地道な取り組みを積み上げた上で 3 月、高岡駅に乗り入れた。地域公共交通は路線の維持存続・再生の時代から相互の連携・高度活用の時代に入った。これを全国に向けて情報発信したい」と宣言。高橋正樹高岡市長も、「新幹線が来春開業するにあたり、新幹線の新高岡駅が 1 キロ半南にできる。都心の軸が大事であり、この機会に高岡市の地域交通軸をしっかりと構築したい。市街地を縦断する万葉線は重要な役割を果たし、今後益々期待する。万葉線の利活用に関しさらに大きな展開を考えていく」と宣言された。



報告では、高岡市駅周辺新幹線対策室の戸田氏が、「従来、高岡駅での万葉線や氷見線の乗り換え利便性が十分確保されていなかったが、氷見線ホームを移し、万葉線を駅舎に乗り入れた。待合所では JR・万葉線・バスの発着情報がわかるようにし、バス乗車券センターも設置した。高岡駅を今少し魅力的にできたかと思う。夜間・昼間人が居る、人が滞在できる高岡駅周辺を目指す。公共交通利用者が集まることにより公共交通利用者を増やす。魅力ある都市を創る。」と報告された。

富山ライトレール経営管理部長の室哲雄氏は、「昭和 20 年代後半に射水線が市内線西町に、笹津線が富山駅前に乗り入れ、トラムトレインが実現していた。新幹線整備を機に、平成 11 年に富山港線路面電車化、市内線との接続、市内線の環状化が提案された。南北接続は上下分離により今年 4 月軌道着工。富山駅は 3 面 2 線。「歩かせない・待たせない・濡れさせない」が交通結節の 3 原則。来春、富山駅は極めて利便性の高い交通結節を持つ。上滝線への路面電車乗入れは実現は可能」と報告された。

NPO 法人公共の交通ラクダ (RACDA) の岡将男会長は、「そろそろ、自動車を制限するというのが言える時代になってきた。都市圏の交通分担率目標を設定し対策を打つ中で LRT がなければならない。体系的に組み立てることが必要。まだ、行政も市民もそこまでやる気ないし、お金も使えていない。コンパクトシティは時代の要請である。日本の戦後復興は鉄道利用。三大都市圏の国鉄・私鉄の結節輸送にどんどん金を使った。地方はその三大都市圏で作った自動車を買って自動車社会になり、ボロボロになっている。それでは日本はダメ。私は大学時代に、小田急と地下鉄が直行運転するのを見て吉備線

の LRT 化を構想した。この想いをもち続けて、現在、吉備線の LRT 化に関わっている。LRT=路面電車+都市近郊鉄道+交通連合。低床車導入は LRT 促進要素の一つ。むしろ都市圏での鉄道軌道直通運転こそ命。都市圏全体を考えて全部使いやすくする。カールスルーエは一部が軌道であとは旧国鉄。都市圏で 353.3 km。岡山倉敷都市圏 219.0 km。富山高岡都市圏 259.2 km。福井都市圏 142.4 km。富山高岡、こんな便利になる所そうない。こういうところこそ 259.2 km の LRT 化を頑張らないといけない。JR との直通運転が基本。岡山では JR 各線を全部軌道に乗り入れることを構想した。LRT 整備 1 km あたり 40 億円かかるとすれば、新たにつくろうとすれば岡山で 8800 億円かかる。しかしもうできている。吉備線で 150 億円。車両含めて 500 億円使えば 8800 億円もうある。富山高岡は 1 兆円のインフラがある。今後、TMA（公共交通調整機構）として皆さんの意見を聞いて行こうと思う。今日は市民団体に喝を入れに来た。地域の鉄道軌道全部つなげればよいとこの中の何人もが思っている。誰かが自分の想いをぶつけること、持ち続けることで物事が動いていく。われわれ市民団体は現状維持ではなく未来志向であるべき。私が高岡に来て 16 年、いろいろ動いた。日本は硬直化しているが、LRT の流れはそれを市民運動で崩し、一步一步前進した。その典型例が富山ライトレールであり、万葉線の高岡駅乗入れ。富山高岡はいい仕事をしている。政治的に戦う姿勢は岡山が情報発信したと思う」と報告された。



都市交通研究家の服部重敬氏は、「世界で架線を無くそうとずっとやってきている。最初はコンデュイット（暗渠）方式。現在はディーゼルカー、地表集電方式、デュアルモード方式、ハイブリッド方式の 4 種がある」とし世界各地の事例を紹介。「蓄電媒体ではフライホイール（イギリス）、リチウムイオン・ニッケル水素二次電池（世界中で試験）、電気二重層キャパシタ（海外では先行）があり、メリットは回生電流再利用、架線レス走行等。デメリットは蓄電池搭載による自重増加、コスト増等。実用化されれば、これから導入する都市においてはかなりこれを採用することになると思う」と報告された。

放談会では、**アンカーの富山大学芸術文化化学部長の武山良三氏が**「待っているのではなく、技術は創るものであると思う。路面電車・公共交通の活用は待っていてはどうしようもない状況になっていく。岡さんと室さんの話に共通しているのは『連携』。交通はそもそも総合的な流れの中で創られていくものであるということをつくづく感じる」と、まず切り出した。以下、重要と思われる発言を抜粋する。**服部氏**「LRT は、都市の中の使いやすいシステムを実現したら軌道系の、路上から乗れるシステムになってしまったと、明確に定義づけしない方がよい。参考になるのはアメリカのストリートカー。今年から来年にかけて 10 都市できる。都市型の中心市街地 3~4 km の路線。景気刺激策でオバマ大統領が予算付け。中心市街地の魅力付け策。これが日本にフィードバックされる中で、中心市街地活性化の手段としてどういう風に評価を受け、日本にどう伝わるかがポイントの一つになる。道路から乗れる一番使いやすい乗りやすく運行経費がかからないシステムが LRT。世界の交通は極力乗り換えさせない直通運転、シームレスが主流。日本は地下鉄と私鉄が直通運転で実績ある。カールスルーエモデル、日本では法規上厄介な問題あるが、鉄軌道の活性化がなかなかできない中で、鉄道と軌道直通運転やれば新たな

活性化できるところが日本にいくらでもある。選択肢多いのは豊かさ。その都市間競争の時代である。ヨーロッパはそれ。LRTは行政サービスであり、魅力ある都市のシンボルとして定着している。採算という都市鉄道でも存続の難しいところがたくさん出てくる。このあたりで別の価値観を入れていく必要がある。人口減少も、何もやらないところが加速度的に急に減ることが明白。今後もっと明白になっていく。やったところは減り方少ない。富山が典型例。これは20年、30年先を見た課題である。LRTは10年かかるので今から考えてやっつけていかないとできない。今、ターニングポイントに立っている」

武山氏「水戸岡さんデザインの鉄道車両が走る九州の片田舎の高校生が自分たちの町の鉄道自慢をする。このようなシビックプライド（自分たちの町に誇りを持つ）はコミュニティの核になっていく」

室氏「富山市の調査では、どんなところに住みたいかという問いに対して、公共交通の便利などところに住みたいという回答が多かった。環状線沿線では再開発が起き、人口集積のポテンシャルが高まり地価が上がった。富山ライトレール沿線でも公共交通の便利などところにある企業への勤務希望が多い」

岡氏「原発事故後、岡山移住が増えた。母子で1000人増。田舎で公共交通便利で、新幹線で父帰れるのがポイント。LRTも、これまで車が敵というのではなく車にも配慮してやってきた。今までの車依存、おかしいなと思ってやってきて、いろいろやってくると本当に欲しいものは何か、本質が見えてくる」

武山氏「極端にどちらかではなく、選択肢が確保されることが非常に大きなポイント」

室氏「万葉線・富山ライトレール等各社の全部の電車バスを一枚のチケットでと東京から要望あった」

武山氏「あたかも一つの電鉄会社のように利用できることが大事」

服部氏「まさにその通り。運輸（交通）連合がそれである。公共交通は、今は事業者が中心だが行政が音頭を取ることが重要。ダイヤなどのネットでの検索情報、行政が音頭を取って一体化を」

岡氏「ICカードも一体化が必要。どこかがやるべき。そういうことが便利なまちに人が来る」

島氏「鉄道は張り巡らされている。運輸連合を広域連合で。金沢—宇奈月温泉、金沢—氷見などの直通運転も。万葉線と氷見線は5メートルレールを伸ばせばできる。宣言すればできるのかもしれない」

室氏「連携が大事。事業者、行政、市民が連携しなければダメということがはっきりしている」

服部氏「地域の交通にJRを含めることが重要。富山では地域の幹線も地域の交通に変わる。県に働きかけて、富山市街地と郊外を結びつけることをこの機会に考えて欲しい」

岡氏「北陸三県が並行在来線になった時、三県の広域の交通連合組んでいと良い。一緒に特急を走らせても良い。そういう選択肢があっても良い。準急などの選択肢もあって良い。新幹線とただの並行在来線では選択肢が狭い。一緒にチャレンジされたいかと思う」

武山氏「たくさんの提言があった。人のつながり・連携あり鉄道がつながっていくことを確認した。とある地方のものに対して他の地方から応援に行くことは重要。いろいろなノウハウが蓄積されていく」

このあと、もう一つの目玉である、架線・バッテリーハイブリッドトラムの試乗会に移り、3便に分かれ高岡—米島口間を試乗、鉄道総研の担当者から説明を聞いた。ハイブリッドトラムの評価云々の議論はあるが、このハイブリッドトラムは、このままを万葉線に導入しようとしているのではなく一つのヒントと考えるべきである。服部氏の報告にもあったが選択肢は多様である。それらを参考にしつつ技術を組み合わせ、高岡の、そして各地の実情に合った車両とそれによって構築可能な公共交通のシステムを構想する必要がある。地域全体がそのことに関心を持ち議論を深める必要がある。それが、ハイブリッドトラム実走事業実行委員会がハイブリッドトラムを高岡に持ってきたことの本来の趣旨だろう。

そして最後は懇親会に移った。実に大勢の参加者があり、会場は超満員となった。情報発信とノウハウ共有、地域間交流等、いろいろな意味で大変有意義な路面電車サミットであった。以上（文・清水）

路面電車サミット in 高岡に参加して 林 博

高岡で開催された路面電車サミットに参加しました。中部地区サミットの名前は愛好支援団体協議会にのみ使われており、参加者も全国から参加しており、内容も充実していました。

もっとも関心があったのは、駅広からさらに駅舎にまで延伸して乗り入れた万葉線と、他の路線との連携でした。まず、降り立ったJR高岡駅は橋上駅で2Fへ、改札を出ると万葉線は左へと案内があるが、その後はなし。エスカレーターで下へ降りればよいのは知っていたが、そのまま2Fを行くと、駅広が見えてくる。1Fへ降りるところが見つからない、店に入ってもそれらしきものは見当たらない。やむを得ず、エスカレーターに戻るが確かに案内はない、この辺に欲しいよな。降りていくと左の矢印が、そのまま行くとコミュニティバス乗り場へ。本当は左後ろへの矢印が正解ですね。ようやくたどり着いたころには、さきほどエスカレーターの途中から見えていた万葉線乗り場の電車は行ってしまって、その横の待合室へ。広々として、JRの案内所もあって施設としてはOK。動線がもうひとつ。



急いで会場へ！

サミットの講演会の内容は清水さんにおまかせ！

講演会の後は、鉄道総研のハイブリッドトラム「ハイ！トラム」の試乗会。万葉線乗り場では「ハイ！トラム」と「アイトラム」のツーショットにしきりとシャッターを切っているのは、あれ？見たことのある後姿。いよいよバッテリートラムに乗車、バッテリーは小さくなっており、音もなく静かに出発。でも、パンタグラフは上げたまま、当いのが「GPSマルチ画面」に写っており、途中からいよいよバッテリーだけで運行。でも、何も起こらなかった。当り前田のクラッカー！電気で動くのに変わらない。



試乗会の後、横の階段を上がっていったら2Fへ通じている。出たところには非常口という案内だけ。残念！次第に利用者の声を活かして、改善はされていくのだろうが、早めによろしくね。



作 / 漆崎 耕次

照ちゃんの気になる風景 Part 39



「この世のすべての生き物の中で、みずからがいずれ死ぬということを知っているのは、実は人間だけなのです。牛、馬、豚、庭鳥、犬、猫、蛇、蛙、ごきぶり、鰻、蟹、蝦、いろいろな生物がいますけれども、彼らはいずれ死ぬことを知りません。

中略 生きることに夢中になっていて、食べることと生殖、それだけを、人間以外の生物はやっているのです。 人間のように、生きることの意味とは何か、というようなことは考えません。えらいもんです。」・・・車谷長吉「私の小説論」より

7月に母が亡くなった。享年93歳。現在、区画整理により台所の一部を増改築中で、楽しみにしていた新しい台所に立つことも、森田地区で計画されているコミバスにも乗せてあげることができず悔やまれます。5月の終わりに転倒し、圧迫骨折で入院したのですが、まさか亡くなるとは思ってもせず亡くなる1週間前にも一時帰宅させたばかりでした。

生まれて初めて人の死に立ち会ったのですが、死は不浄なことではない。おきよめはいらない。

「未だ生を知らず 焉んぞ死を知らん」

合掌。

編集後記・・・編集委員より一言

内田（発行責任者）

「8月15日は国民の祝日「終戦の日」とできないのでしょうか？ だんだん戦争の認識が薄れていくと、心配の音が・・・」

林(変集長)

「会社ではOffice2010.ROBAnewsはOffice2013。2010の方が使いやすいな・・・。変集長に復帰しました。博さん、ありがとうございました。」

事務局 特定非営利活動法人

ふくい路面電車とまちづくりの会(ROBA)

910-8031

福井市種池1丁目1905-3

TEL: 0776-25-7968

e-mail: roba@mbh.nifty.com

URL: <http://roba.cocolog-nifty.com/roba/home/>